IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 290)
z dnia 14 czerwca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 290)

14 czerwca 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat aktualnego stanu prac nad projektem „Krajowego programu kolejowego” do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032),

– informację ministra infrastruktury na temat realizacji rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych SA wraz ze współpracownikami, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, przewodniczący zarządu Railway Business Forum, **Aneta Jędrzejewska** członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego wraz ze współpracownikami, **Marek Szaruga** burmistrz Kcyni, **Tomasz Miłkowski** wicestarosta nakielski, **Patryk Konsorski** wiceprzewodniczący stowarzyszenia „Bydgoski Ruch Miejski” oraz **Leszek Felski**, **Dariusz Felski**, **Zbigniew Gogołek** i **Kazimierz Kowalewski** – przedstawiciele strony społecznej, mieszkańcy wsi Jadwiżyn.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Witam państwa ponownie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów, witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat aktualnego stanu prac nad projektem „Krajowego programu kolejowego” do 2030 r., z perspektywą do 2032 r., oraz informacja ministra infrastruktury na temat realizacji rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra o zabranie głosu, a państwa proszę o ciszę. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Szanowny panie przewodniczący…

Głos z sali:

Bliżej do mikrofonu.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, tak, już się przysuwam. Mam nadzieję, że będzie mnie dobrze słychać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie ministrze. Wiesław, pogadajcie na zewnątrz.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie, zostańcie.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Już wychodzę, nie będę przeszkadzał panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

A dziękuję bardzo panu posłowi, pan poseł mi nigdy nie przeszkadza.

Głos z sali:

O, to chyba jest bardzo niewygodne…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie, dlaczego? Przecież to jest naturalna okoliczność. Możemy mieć co najwyżej różne zdania i zwykle je mamy.

Głos z sali:

Może to taka przygrywka koalicyjna.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie wiedziałem, że takie proste, ludzkie stwierdzenie, może wywołać polityczne reperkusje.

Głos z sali:

To pan nie zna odruchów ludzkich.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Muszę się jeszcze dużo nauczyć. Uważam, że należałoby jednak mieć odruchy ludzkie. Ja staram się je posiadać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale wracając do KPK…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Wracając do KPK, bo to też jest pewien odruch ludzki…

Szanowni państwo, jeśli chodzi o projekt „Krajowego programu kolejowego”, to jest dokument – jak Wysoka Komisja doskonale wie – podejmowany w ramach wchodzenia w realizację nowej, kolejnej perspektywy unijnej na lata 2021–2027. Jest związany z kontynuacją realizacji inwestycji kolejowych opartych o finansowanie krajowe, finansowanie unijne, finansowanie konkursowe, unijne. To wszystko wiadomo, nie będę tego kolejny raz powtarzał.

Już bardzo długo pracujemy nad tym dokumentem. Rozpoczęliśmy od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w ramach procedur środowiskowych niezbędnych do tego, żeby przyjmować tego typu dokumenty w ramach różnych konsultacji prowadzonych wewnątrzresortowo, międzyresortowo w tych działaniach, które są charakterystyczne dla procesu legislacyjnego tego typu. Następnie uzyskaliśmy wpis do wykazu. W tej chwili jesteśmy – przechodząc już do konkretu – po uzgodnieniach z Ministerstwem Finansów, po uzgodnieniach z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej.

Dokument po konsultacjach międzyresortowych został poddany konsultacjom społecznym. Jesteśmy po konsultacjach społecznych, które zakończyły się 31 maja. Dokument został przekazany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. W ramach konsultacji społecznych zostały przesłane 2402 formularze związane z konsultacjami. Zdecydowana większość z nich pochodzi od osób prywatnych – 2328, od jednostek samorządu terytorialnego bądź jednostek im podległych – 57, od stowarzyszeń – 7, od instytucji i spółek branżowych – 8, od pozostałych – 2.

Główna tematyka uwag i opinii dotyczy ujęcia dodatkowych zadań inwestycyjnych w programie, ujęcia dodatkowych zakresów w ramach zadań ujętych w programie, przeniesienia zadań inwestycyjnych pomiędzy listą rezerwową a listą podstawową, usunięcia z programu określonych inwestycji, zmian przebiegu inwestycji, rozwiązań systemowych dla programu.

Toczyły się również dyskusje w ramach rozmaitych formatów. Po zaopiniowaniu dokumentu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego – to będzie 21 czerwca – będzie plenarne posiedzenie KWRiST, wtedy będziemy mieli opinię. Dzisiaj było wstępne, robocze posiedzenie. W międzyczasie przygotowujemy raport z konsultacji społecznych, przeglądamy uwagi, wyciągamy wnioski. Patrzymy na oceny z konsultacji międzyresortowych. Jak to wszystko opracujemy, przyjmiemy, to będziemy kierować dokument na posiedzenie komitetu stałego, następnie na posiedzenie Rady Ministrów, co, mam nadzieję, zaowocuje przyjęciem nowego programu w III kw. br. Tak wygląda ten stan.

KPK zawiera inwestycje kolejowe o wartości 80 mld zł. Kiedyś, wstępnie deklarowaliśmy, to znaczy ja deklarowałem, na posiedzeniu Komisji, w jaki sposób zostanie skonstruowany ten dokument, i tak został stworzony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, panie ministrze. Mam kilka nawet nie pytań, bo chcę poruszyć dość szczegółowe kwestie, choć warte rozważenia, jak będziecie państwo analizowali wszystkie uwagi zarówno od osób fizycznych, jak i strony samorządowej.

Jeśli chodzi o Bydgoszcz, to w „Krajowym programie kolejowym” nie uwzględniono połączenia kolejowego Solec Kujawski – Trzciniec – Port Lotniczy Bydgoszcz. To jest niezwykle istotny element węzła multimodalnego, który jest zarówno w strategii województwa, jak i w strategii miasta. Rząd był bardzo aktywny w obszarze inwestycji w port multimodalny. W związku z powyższym proszę o rozważenie tego – jak będziecie już ostatecznie przygotowali KPK – aby uwzględnić projekt, który jest kompatybilny z tym, co robi miasto, samorząd województwa i rząd. To mogło państwu gdzieś umknąć, ale jest jeszcze czas, aby to uwzględnić.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Mogę to od razu skomentować?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Rzeczywiście, tego typu inwestycja była elementem planu wynikającego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Projektowanie zostało zdjęte z tego planu, przez pana marszałka i zarząd województwa, i niezgłoszone do realizacji w kolejnym etapie. Nie ma dokumentacji technicznej, więc rozmowa, debata na ten temat może się odbyć, natomiast raczej z podziałem na etapy przygotowawcze, czyli z uwzględnieniem środków, którymi dysponuje województwo. Niestety większość województw w swoich programach operacyjnych nie uwzględniła projektów kolejowych w tej perspektywie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

24 maja br. Rada Miasta Bydgoszczy uchwaliła apel nawet bez sprzeciwu przedstawicieli partii rządzącej w kraju. Miasto jest w pełni zdeterminowane, aby zaangażować się w port multimodalny i połączenie z lotniskiem. W związku z tym prosiłbym o rozważenie tej kwestii.

Kolejną sprawą, o której rozważenie bym prosił, jest połączenie Kcyni z Poznaniem i Bydgoszczą. Zaplanowano środki w wysokości 2,7 mln zł, niemniej to wydaje się stosunkowo niewielka kwota, która nie wpłynie na poprawę prędkości na tym odcinku.

Kolejną, niedużą kwestią – ale warto, aby ministerstwo rozważyło wpisanie jej do KPK – jest elektryfikacja krótkiego odcinka linii nr 208 Grudziądz – Laskowice Pomorskie. To pozwoli na realizację połączeń między Bydgoszczą a Grudziądzem taborem elektrycznym, w który państwo, jako rząd, deklaratywnie chcecie inwestować, co jest niezwykle istotne.

Ostatnia kwestia – modernizacja linii nr 131 Nowa Wieś Wielka. W większości spraw państwo porozumieli się z gminą i wiele inwestycji zostało zawartych w „Krajowym programie kolejowym", natomiast problem dotyczy klasy jednej z dróg serwisowych w pobliżu Prądocina i Chmielnika. Pan minister może tego nie wiedzieć, ale to jest kluczowe miejsce na tamtym obszarze, to jest taki bardzo turystyczny ośrodek, a potoki ludzkie są niezwykle istotne.

W tej samej miejscowości Nowa Wieś Wielka jest problem z pozostawieniem w tamtym miejscu kolizyjnych przejazdów z dużą drogą krajową nr 25 i drogą prowadzącą do Solca Kujawskiego. Prośba o pochylenie się nad tymi projektami.

Zdaję sobie sprawę, że nie na wszystkie… To są szczegółowe kwestie, więc bardziej zwracam uwagę na problem, który wybrzmiewa lokalnie. Państwo będziecie dopiero uwzględniali te uwagi, więc akcentuję pewne problemy.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Przyjrzymy się tym szczegółowym zagadnieniom, choć z operacyjnego punktu widzenia, to nie ma dużego wpływu na „Krajowy program kolejowy" i jego aktualizację. Tak jak linia nr 131 jest teraz w procesie projektowym i trwają rozmaitego typu uzgodnienia, to rozumiem, że zamawiający inwestor – PKP Polskie Linie Kolejowe – prowadzi dialog z samorządami. Choć jeśli chodzi o klasę drogi serwisowej, to uznałbym, że jeśli ktoś chce klasę wyższej kategorii, to zakładałbym… To nie jest główny cel kolejowy budować drogi wysokiej kategorii w ramach inwestycji kolejowych. Należy współpracować również finansowo, bo można to zaprojektować, tylko trzeba się dogadać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

PKP proponuje drogę szutrową 3,5 m z mijankami. Gmina jest w stanie podjąć się negocjacji, żeby to była droga 5 m, która docelowo może być wykorzystana jako droga serwisowa drogi krajowej nr 25.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, to jest jasne. Jeżeli gmina jest gotowa finansować ponadstandardowy zakres, to się zaprojektuje, podpisze porozumienie, rozliczy, ułoży w postępowaniu przetargowym. Gmina odpowiednio dofinansuje swoje zadanie w tym zakresie. Nie ma problemu. Takie rzeczy robimy w całej Polsce.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy ktoś jeszcze ma pytania, uwagi? Pan przewodniczący Piotr Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mam pytanie do tego wątku, o którym mówił pan przewodniczący Olszewski. Chciałbym poprosić pana ministra o odpowiedź na pytanie. Jeżeli nie dzisiaj, to prosiłbym o odpowiedź na piśmie. To jest już któryś sygnał dotyczący tego, że marszałek województwa kujawsko-pomorskiego, najdelikatniej mówiąc, jeżeli chodzi o inwestycje – jakiekolwiek inwestycje, w tym kolejowe, po stronie województwa – zachowuje się w taki sposób, że one nie powstają. Rzeczywiście, potwierdzam, że w Radzie Miasta Bydgoszczy jest duże wsparcie tego, żeby powstał port multimodalny. Tym bardziej, że woj. kujawsko-pomorskie jest jednym z dwóch województw w Polsce, które nie ma takiego portu. Ale jak się ma marszałka z Torunia, który jeszcze na nieszczęście należy do Platformy, i to bojkotuje, to efekty są takie, że…

Głos z sali:

No nie…

Poseł Piotr Król (PiS):

Mówię o faktach, które wybrzmiały chyba dosyć wyraźnie.

Panie ministrze, zależałoby nam, żeby pan na to odpowiedział i przekazał nam w formie załączników korespondencję z panem marszałkiem w tej sprawie. To trzeba upublicznić, bo za chwilę okaże się, że to jest wina rządu, że pan marszałek coś wycofał. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz też jest w dużej skali ogólności, ale… Mam wrażenie, że obecnie niektóre zachodzące procesy przypominają te, które, niestety, zachodziły za rządów Platformy. To znaczy ktoś wymyślił… Zdecydowano, że włoski producent wprowadzi swoje pociągi na polskie tory i wyznaczy trasy. Wyznaczył taką oryginalną trasę z Gdańska do Warszawy, która omija Bydgoszcz. Mam nieodparte wrażenie, że część z tych – powiem dyplomatycznie – fachowców znowu się objawiła przy planowaniu niektórych tras, które mają obsługiwać Centralny Port Komunikacyjny, bo wychodzą dokładnie z takiego samego założenia. Dlatego chciałbym zapytać, jak trasy, projektowane w ramach CPK, mają się do tego programu, o którym dzisiaj mówimy, bo trasy kolejowe są jednym z istotniejszych elementów. Poza tym, że powstanie nowoczesne lotnisko, jest ważne, żeby ludzie z różnych ośrodków mieli podobny czas…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Taka polityka rządu to się rzadko zdarza.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy mógłbym dokończyć? Ja nikomu nie przerywałem, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę kontynuować, panie przewodniczący.

Poseł Piotr Król (PiS):

Natomiast ze smutkiem przyjmuję radość byłego ministra infrastruktury, który pozbawił Bydgoszcz dostępu do pendolino. Muszę powiedzieć, że liczyłem raczej na jakąś autorefleksję niż na radość. Ale widać, że państwo mieli jakąś perwersyjną przyjemność z tego, że Bydgoszcz została odcięta od pendolino, co, w mojej ocenie, z logistycznego punktu widzenia, było kompletnym absurdem. Pociąg jadący z Warszawy do Gdańska powinien jechać przez Bydgoszcz, żeby pasażerowie mogli korzystać z tego pociągu. Dlatego o to pytam, żeby się nie okazało, że podobny tryb…

Panie przewodniczący, rozumiem, że można przyjść w dobrym humorze i sobie pożartować, tylko…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, proszę kontynuować.

Poseł Piotr Król (PiS):

Ale jak mam kontynuować, jak człowiek siedzący metr ode mnie głośno się śmieje? Jak mam to zrobić?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wiele osób głośno się śmieje i zawsze staram się je uciszać – po lewej, po prawej stronie, i po środku. Proszę kontynuować, a pan poseł Grabarczyk już nie będzie się śmiał.

Poseł Piotr Król (PiS):

Gdyby pan minister był łaskaw odnieść się do tych dwóch wątków, to będę zobowiązany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Są jeszcze cztery zgłoszenia… Jest pięć zgłoszeń. To może panowie posłowie i pan prezes Furgalski zadadzą pytanie i wtedy pan minister odpowie na nie zbiorczo. Zamykam listę mówców. Pan poseł Ardanowski.

Poseł Jan Krzysztof Ardanowski (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, sprawa multimodalnego portu w Emilianowie jest ważna nie tylko dla Bydgoszczy. On oczywiście podnosi atrakcyjność inwestycyjną Bydgoszczy, i z tego trzeba się cieszyć, ale jest bardzo ważny dla naszego regionu w kontekście m.in. możliwości wywiezienia płodów rolnych. To zaczyna być problem strategiczny w kontekście transportu zboża i kwestii związanych ze zbożem ukraińskim. Musimy również myśleć o tym, w jaki sposób z jednego z najważniejszych

województw rolniczych w Polsce, z woj. kujawsko-pomorskiego, w sposób sprawny, nie obciążając nadmiernie nabrzeża portowego, dostarczać to, co chcemy eksportować.

Koncepcja portu w Emilianowie, gdzie zbiegają się różne możliwości transportowe, była od dawna głęboko przemyślana. Jestem bardzo zaskoczony tym, że władze wojewódzkie – które, jak stwierdził pan minister, do tej pory wspierały ten pomysł – z tego się wycofują. Sprawa nie może być w ten sposób zamknięta, bo jest to inwestycja niezmiernie ważna dla całego naszego województwa. Śmiem twierdzić, że również dla województw ościennych. Dlatego będę prosił, żeby ta informacja, o którą prosili panowie posłowie, dotarła również do mnie. Jeśli jest potrzeba, to należy zorganizować spotkanie, które rozwiałoby nasze wątpliwości, że inwestycja w Emilianowie nie zostanie wstrzymana czy niezapisana w programach rozwojowych. To jest, jeszcze raz podkreślam, sprawa niezmiernie ważna dla znacznej części Polski.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Proszę o zabranie głosu panią Anetę Jędrzejewską, członka Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

Dzień dobry, bardzo dziękuję.

Chciałabym się odnieść do ataków na woj. kujawsko-pomorskie, bo to nie jest do końca tak, panie pośle. Zajmuję się Departamentem Infrastruktury Transportowej od dwóch lat i chyba nigdy nie udało nam się porozmawiać, nigdy nie widziałam zainteresowania z pana strony.

Jak to wygląda? Rzeczywiście zarząd województwa wycofał ten projekt, ale dopiero po rozmowach z PKP PLK, dlatego że PKP PLK nie przewidywało środków na realizację tego projektu. Marszałek Piotr Całbecki wielokrotnie rozmawiał z prezesem. Odzew był taki, że nie będzie środków na realizację tego projektu, nawet jeżeli go zrobimy. Problem pojawił się również, jeżeli chodzi o czas i samo projektowanie. Na sam projekt mieliśmy przeznaczone środki z regionalnego programu operacyjnego. Po rozmowach z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska – gdzie było wymagane wiele zgód – nie uzyskaliśmy przychylności, żeby to było przeprowadzone w ekspresowym tempie. Tylko z takich względów projekt został wycofany przez zarząd województwa z listy projektów, które miały być realizowane w ramach regionalnego programu operacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, Pomorze, woj. pomorskie… Pięć projektów kolejowych – przygotowanych ze środków RPO dokumentacji przedprojektowych – które nie będą realizowane. Wartość tej dokumentacji to jest ok. 10 mln zł. Wśród tych projektów jest projekt linii kolejowej Bytów – Lipusz – Kościerzyna czy projekt linii kolejowej Kartuzy – Sierakowice. Odbyłem dwie konferencje z udziałem przedstawicieli PKP PLK, za co dziękuję, z udziałem wicewojewody pomorskiego Mariusza Łuczyka. Oczywiście, samorządowcy byli na nie, wytykając nam, że to są rządowe zadania do realizacji itd. Moje pytanie brzmi, po co są te projekty, skoro nie będą realizowane.

Natomiast na stole został położony program „Kolej plus". W tym programie 85% dofinansowania było ze środków rządowych, 15% było od beneficjentów. Jedynym błędem tego projektu było to, że samorząd do 10 tys. mieszkańców w danej gminie nie mógł aplikować o środki – i tego trzymali się mocno nasi przeciwnicy – natomiast na tych trasach kolejowych były inne samorządy, w tym urząd marszałkowski. Myślę, że ta kwota – 15% na 100% – nie była tak wielka przy 85% dofinansowania. Póki co Bytów – chyba jako jedyne miasto powiatowe – ma piękny dworzec kolejowy, choć, niestety, pociągi osobowe tam nie kursują, tylko towarówka z prędkością 5 km/h. To się ciągnie od lat – za rządów Platformy, za naszych rządów. Położyliśmy na stole 85% i jestem zdziwiony pretensjami do nas, do rządzących, skoro odkrywamy karty…

Panie ministrze, ostatnia sprawa, którą odgrzewam z dawnych czasów i pana prezesa Merchela proszę o to samo. Od początku poprzedniej kadencji zabiegałem o linię kolejową z Chojnic do Tczewa. Ona na odcinku Tczew – Czersk jest przygotowywana do modernizacji, natomiast cały czas wisi w próżni w stronę Chojnic, z bypassem w Wierzchowie. Modernizujemy dworzec, są podpisane umowy: tor 1, 2 – miasto, samorząd, natomiast 3, 4, 5 – nie. Chojnice jeszcze nie tak dawno, bo 50 lat temu, były dużą stacją kolejową, gdzie pociągi kursowały w stronę Paryża. Prosimy o to, żeby ta linia, jeśli nie da się jej rektyfikować, była zmodernizowana, choć myślę, że rektyfikacja też jest możliwa. Proszę o tym pamiętać, panie prezesie, bo o to zabiegam już prawie dwie kadencje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, mam trzy krótkie pytania.

Po pierwsze, chciałbym spytać o Wielkopolskę, tzn. o linię Poznań – Wągrowiec. Dlaczego w nowym „Krajowym programie kolejowym” nie znalazła się ta inwestycja, która pilnie wymaga elektryfikacji? Chodzi nie tylko o Poznań, nie tylko o Wągrowiec, to jest bardzo ważna inwestycja dla wielu innych gmin. Dlatego jako poseł z Poznania, z Wielkopolski, nie wyobrażam sobie, żeby ten punkt nie znalazł się w KPK, nawet na liście rezerwowej. Zatem pytanie, czy jest możliwa jeszcze jakaś korekta? To jest bardzo ważna inwestycja. Bardzo prosimy, żeby nie zapominać o tej linii.

Chciałbym spytać o Wrocław i wrocławski węzeł kolejowy. Jakim cudem ta inwestycja znalazła się zaledwie na liście rezerwowej, mimo że 19 czerwca 2019 r. premier Mateusz Morawiecki podpisał we Wrocławiu list intencyjny w sprawie studium wykonalności dla tego węzła kolejowego. Czy dlatego to się zmieniło? Dlaczego po kilku latach nagle coś, co było przez państwa, przez pana premiera, określane jako rzecz priorytetowa, nagle spada na listę rezerwową. Nie trzeba tłumaczyć, dlaczego węzeł kolejowy we Wrocławiu – w trzecim co do liczby mieszkańców mieście w Polsce – jest rzeczą absolutnie kluczową. Oczekujemy od rządu, od państwa konsekwencji, trzymania się danego słowa i niezrzucania na boczny tor inwestycji, która powinna być realizowana w normalnej kolejności, w normalnym trybie, a nie na liście rezerwowej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym zapytać o aktualizację informacji dotyczącej budowy jednej z największych inwestycji kolejowych – chodzi o tunel kolejowy pod Łodzią. Inwestycja, jak wszyscy wiemy, miała zakończyć się w grudniu zeszłego roku. Jesteśmy dziś na poziomie 40% wykonania.

W zeszłym tygodniu wykonawca – Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów – dostał z Polskiej Grupy Energetycznej informację, że odcinają prąd. Jeszcze nie odcięli, ale pisma nie wysłali. Mała tarcza nie ruszyła. Duża tarcza – która de facto ma przejść pod ścisłym centrum miasta – wciąż nie ruszyła i nie wiadomo kiedy ruszy. Ludzie od prawie roku o to pytają. Inwestycja bardzo mocno ingeruje w centrum miasta Łodzi, część ulic jest wyłączona. Mam konkretne pytanie, kiedy ruszy duża tarcza, i czy w końcu zostaną znalezione pieniądze na waloryzację. Wykonawca twierdzi, że wciąż nie ma podpisanej umowy i waloryzacji umów z 2018 r., a przy tej inflacji… Nie chcę po raz kolejny uzasadniać, jaka jest sytuacja. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, zanim powiem o „Krajowym programie kolejowym”, to, ponieważ mówimy o kolejach, muszę o tym wspomnieć. Mieliśmy

niedawno posiedzenie Komisji dotyczące Polregio i nic się nie zmieniło, jest wręcz odwrotnie. Zacytuję panu ministrowi kilka informacji. Wczoraj pociąg relacji Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra został odwołany, pociąg relacji Kostrzyn – Gorzów – Krzyż został odwołany. Ludzie zostali zostawieni sami sobie bez komunikacji zastępczej. Następna rzecz – to jest informacja z dzisiaj rano – dziś ludzie nie mają, czym dojechać do pracy do Zielonej Góry. Pociąg Gorzów – Zielona Góra został odwołany. To jest nie w porządku.

Na ostatnim posiedzeniu Komisji prezes Polregio mówił, że w całym kraju zdarzają się takie cztery przypadki miesięcznie itd. Pokazałam, że są to 44 przypadki w ciągu jednego dnia w samym woj. lubuskim. Bardzo proszę, panie ministrze, o interwencję, bo to, co się dzieje w tej sytuacji, to jest dramat. Ludzie nie mają, jak dojechać do lekarza, do pracy, do szkoły. Są odwołane przejazdy, nie ma żadnej komunikacji zastępczej, zatem uprzejmie proszę o reakcję.

Jeśli chodzi o „Krajowy program kolejowy”, to bardzo proszę o uwzględnienie uwag, które zostały przesłane przez zarząd woj. lubuskiego, przez miasto Gorzów i inne lubuskie samorządy. Dotyczy to m. in. prac na ciągu linii C-E 59. To jest linia kolejowa nr 273 na odcinku Rzepin – Szczecin – Podjuchy, wraz z niezbędnymi łącznicami pomiędzy liniami kolejowymi nr 273 i 203. To jest bardzo ważne, dlatego że te łącznice w Kostrzynie nad Odrą spowodują, że to będzie zupełnie inaczej wyglądało.

Kolejna rzecz to kwestia zapisu: „prace w ciągu linii C-E 59, linia kolejowa nr 273 na odcinku Głogów – Rzepin wraz niezbędnymi łącznicami pomiędzy liniami kolejowymi nr 273 i 370, 273 i 436 oraz 273 i 358, i prace na węźle kolejowym Zielona Góra – Czerwieńsk”. Chodzi o to, żeby pojawił się właśnie taki zapis, a nie tylko ogólny, bez podania żadnych szczegółów: „prace na odcinku C-E 59, linia kolejowa nr 273”.

Proszę też o uwzględnienie zmian w zapisie dotyczącym prac na liniach nr 363 i 364. Chodzi o to, żeby to było zapisane: „prace na liniach nr 363, 364 i 368 na odcinku Międzychód – Wierzbno, Skwierzyna – Międzyrzecz i Międzychód – Szamotuły”. Tam wchodziłby drugi etap elektryfikacji.

Proszę też, żeby uwzględnić prace na E20 na odcinku Poznań Główny – Kunowice do granicy państwa, wraz z niezbędnymi inwestycjami w zakresie Magistrali Zachodniej, żeby zostały tam uwzględnione chociaż prace projektowe. Natomiast na linii nr 367 na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski, żeby zapisać: „wraz z niezbędnym inwestycjami w zakresie Magistrali Zachodniej”, aby uwzględnić chociaż prace przygotowawcze.

Kolejna rzecz – prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinkach Bydgoszcz – Piła Krzyż – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn. Chodzi o elektryfikację linii nr 203. To też jest bardzo ważne, bardzo potrzebne. Może wtedy poprawi się sytuacja, która w tej chwili jest w woj. lubuskim.

Bardzo proszę o uwzględnienie tych wszystkich uwag, ale też o pochylenie się nad całą sytuacją, jeśli chodzi o woj. lubuskie. Mam wrażenie, że ono jest trochę zapomniane i mało się dzieje, jeśli chodzi o inwestycje kolejowe. To chyba na razie tyle. Jeśli mi się coś przypomni, to będę prosiła o głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałabym zapytać o jedną, wydaje mi się, kluczową kwestię. Bardzo dużym problem polskiej sieci są wąskie gardła. To dotyczy także linii zmodernizowanych w ostatnich 30 latach za naprawdę duże pieniądze. Chciałabym dopytać, czy PKP PLK ma listę takich lokalizacji do planowanego usunięcia i czy ona jest dostępna. Czy posłowie mogą się z nią zapoznać? Tworzenie wąskich gardeł z powodu słabych projektów, słabych studiów wykonalności, to, można powiedzieć, specjalność polskiej kolei. Nadal powstają projekty, które tworzą kolejne wąskie gardła, na przykład linia Poznań – Szczecin, ale to są także linie o charakterze regionalnym, na przykład Bielsk Podlaski – Hajnówka, na której to linii są likwidowane stacje albo nie są odtwarzane te stacje, które kiedyś funkcjonowały.

Na koniec pytanie w imieniu tysięcy pasażerów, jak to jest, że po modernizacjach czas przejazdu na wielu trasach się wydłuża, zamiast skracać. Podam kilka przykładów, którymi państwo z kolei akurat się chwalą, wprowadzając opinię publiczną w błąd: Szczecin – Warszawa, Wrocław – Warszawa, Warszawa – Gdańsk, Warszawa – Rzeszów. Resort wypuszcza grafiki z ministrem Adamczykiem, chwaląc się tym, że czas przejazdu na trasach jest krótszy, a prawda jest taka, że on jest dłuższy niż najlepsze historyczne czasy do tej pory. Bardzo proszę o wyjaśnienie, jak to jest, że wydajemy naprawdę grube pieniądze na to, żeby poprawiać przepustowość, poprawiać czas przejazdu, a czas przejazdu wcale się nie poprawia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Król. Bardzo proszę o zwięzłość, bo jest jeszcze drugi punkt, a salę mamy do godz. 11:00.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zwrócić się do pani, która reprezentuje marszałka województwa kujawsko-pomorskiego. Muszę się do tego odnieść, bo pani była łaskawa powiedzieć nieprawdę.

W 2014 r. państwo przedstawili „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego”, żeby było zabawniej, to konsultacje do tego projektu państwo przeprowadzili w sierpniu. Chciałbym pani bardzo serdecznie podziękować, bo… Nie mówię o rzeczach technicznych, ale tak się składa, że to akurat doskonale pamiętam, bo byłem wtedy na urlopie i pisałem uwagi do tego czegoś, kiedy byłem w hotelu. Jak wróciłem do Bydgoszczy, zwołałem konferencję prasową, na której zaapelowałam do marszałka, że robienie konsultacji społecznych na temat tak ważnego dokumentu w środku wakacji jest nieporozumieniem, a następnie – po tym, jak złożyłem uwagi do tego planu – przyjechałem na sesję sejmiku.

W związku z tym, że pani była łaskawa powiedzieć nieprawdę, proszę panią – na podstawie ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora – żeby pani przekazała na adres mojego biura poselskiego w terminie 14 dni wszystkie uwagi, które do tego projektu złożyli posłowie, ale wszyscy posłowie poza mną.

Najdelikatniej mówiąc, staramy się przestrzegać zasady „gość w dom, Bóg w dom”, ale jak już pani gdzieś przyjeżdża, to niech pani chociaż nie mówi nieprawdy, jeżeli ta zasada jest pani obca. Czekam 14 dni na przekazanie uwag od innych posłów, bo te, które złożyłem, posiadam. Jak będzie pani miała chwilę czasu, to niech się pani z nimi zapozna. Jak widać, konsekwentnie, państwo próbują w woj. kujawsko-pomorskim zlikwidować transport kolejowy. Proszę na piśmie, proszę pani. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, gdyby premier Morawiecki miał mówić tylko wówczas, gdy mówi prawdę, to w ogóle nie mógłby przychodzić do Sejmu.

Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, mówimy o bardzo ważnym dokumencie programowym, który przewiduje inwestycje w sieć kolejową w kolejnej perspektywie. Pojawia się pytanie, jak możemy podsumować realizację dotychczasowego „Krajowego programu kolejowego”. Zadam pytanie, ile projektów z obowiązującego KPK przechodzi na nową perspektywę. Eksperci zwracają uwagę, że to duża część nowego KPK. Płynie z tego wniosek i z tym wiąże się moje drugie pytanie… Ile projektów realizowanych w KPK do 2023 r. jest opóźnionych?

Musimy postawić diagnozę i stwierdzić, jakie są przyczyny opóźnień. Co powoduje, że ten skok, na który bardzo liczyliśmy, bo ta perspektywa otworzyła przed Polską wielkie środki… Działaliśmy ponad podziałami, przeznaczając te środki na inwestycje kolejowe. Cieszyliśmy się każdym kolejnym budżetem, w którym zbliżały się proporcje środków przeznaczanych na infrastrukturę kolejową i na infrastrukturę drogową. Dziś, jeżeli podsumujemy nowy „Krajowy program kolejowy”, przewiduje się 80 mld zł,

a na program drogowy 294 mld zł. To jest przepaść. To znaczy, że nie będziemy rozwijali zielonego transportu. Odchodzimy od tych celów, które wyznaczaliśmy sobie na początku tej perspektywy, która właśnie dobiega końca.

Mogę powiedzieć, że działamy ponad podziałami kolejowymi, bo będę się upominał i o linię do Bytowa, i o linię Kartuzy – Sierakowice. Samorządy czekają na te inwestycje. Wiem, bo tam byłem, rozmawiałem z nimi. W Sierakowicach jest dworzec, który żyje, ale nie realizuje funkcji kolejowych – dworzec wyremontowany nakładem samorządu. Bytów, Sierakowice to gminy – w ogóle powiat kartuski – gdzie jest dodatni przyrost naturalny, pojawiają się nowe firmy, nowe miejsca pracy. To są te miejsca w Polsce, które warto zasilić dobrą infrastrukturą.

To, co możemy zrobić my, posłowie, jeżeli wystąpimy ponad podziałami, to upominać się o większą pulę środków na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Jesteśmy gotowi zaangażować się w ten cel, tylko musimy widzieć, że sprawnie realizujemy projekty, eliminujemy opóźnienia, przeznaczamy środki na inwestycje, które są efektywne. Chodzi o to, o czym mówiła pani posłanka Matysiak, że po przeprowadzeniu modernizacji nie ma tego efektu czasowego. Pytanie, ile tych opóźnionych projektów jest w bieżącej perspektywie. Jakiś czas temu *rynek-kolejowy.pl* podawał, że jest ich 27. Czy lista została skrócona?

Muszę też upomnieć się o tę tarczę Katarzyna, bo naprawdę zatrzymanie inwestycji w dużym mieście – inwestycji, która jest w centrum – powoduje bardzo poważne utrudnienia w funkcjonowaniu wielkiego miasta.

Jeszcze jedno pytanie, kiedy zostanie osiągnięty ten postęp i tarcza Katarzyna ruszy, ile linii w nowym programie kolejowym przewidujemy do elektryfikacji, czyli do realizowania tego celu, aby rozwijać transport niskoemisyjny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Szanowny panie ministrze, szanowna Komisjo, przyłączając się do próśb – które do nas docierają – o informacje w sprawie tunelu pod Łodzią i tego, dlaczego tarcza, największa tarcza, w tej chwili stoi, chciałabym zadać panu ministrowi dwa pytania.

Wraz z obecnie kończącym się programem kolejowym w maju kończy się również umowa na wykonanie tzw. sieci GSM-R. Sieć właściwie już powinna być wykonana. Wiemy, że prace się opóźniają. Złożyłam do pana ministra interpelację w tej sprawie i jest prolongata. Chciałabym, żeby wszyscy na posiedzeniu Komisji usłyszeli, że prawdopodobnie grozi nam zwrot dotacji w wysokości 1 mld zł, jeżeli nie dotrzymamy terminów tej inwestycji. Rozumiem, że pan minister może być nieprzygotowany, ale chciałabym, żeby chociaż krótko nas poinformował, czy jesteśmy zagrożeni utratą tej dotacji. To jest kluczowa rzecz dla bezpieczeństwa połączeń kolejowych, to dawno powinno być wdrożone.

Druga rzecz, może mniejsza, ale równie ważna, bo dotycząca 19 mln pasażerów, którzy korzystają z kolei. Dobrze byłoby, żeby oprócz tego, że jeżdżą pociągami, nie brzydzili się wejść na dworzec. Dotarła do mnie dzisiaj odpowiedź od pana ministra na interpelację w sprawie czyszczenia dworca Warszawa Śródmieście. Bardzo dziękuję. Pan minister wspomniał tam, że są zbierane oferty na wyczyszczenie tego dworca, który jest w fatalnym stanie. Natomiast dzisiaj dotarła też do mnie informacja od potencjalnych oferentów i wykonawców, którzy starają się o czyszczenie tego dworca, że skończyło się na zbieraniu ofert. Chciałabym zatem, żeby pan powiedział, kiedy będzie rozstrzygnięcie i kiedy wreszcie Warszawa Śródmieście zostanie doczyszczona. Ponieważ, kiedy pan premier Morawiecki mówił o tym, że nie powinno być w Polsce podziału na Polskę A i Polskę B – z czym się absolutnie zgadzam – to nikt z nas nie spodziewał się, że będzie to równanie w dół. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ostatni głos – pan prezes Furgalski.

Prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, może to będzie pytanie trochę obok tematu, bo dotyczy części kolejowej Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale jednak ma związek z konsultowanym „Krajowym programem kolejowym".

Wiem, że to jest inny resort, wiem, że ma być uchwalony inny program inwestycyjny dla CPK, ale jednak będzie jedna kolej, jeden zarządca infrastruktury itd. Pytanie o to, czy pan minister słyszał, skąd miałyby pójść środki na realizację części kolejowej.

Uważam akurat, że część kolejowa jest w większości zasadna. Spółka CPK wielokrotnie mówiła, że część lotniskowa nie dostanie środków z Unii Europejskiej, bo nie ma na to zgody w skali całej Unii Europejskiej, a część kolejowa tak i to będą zapewne środki z instrumentu finansowego Connecting Europe Facility (CEF). Jak się patrzy na projekty, które są zapisane w „Krajowym programie kolejowym", to PLK zgłasza swoje propozycje do FEnIKS-a, do programu operacyjnego „Polska Wschodnia", ale zgłasza też projekty do CEF. Rozumiem, że nic nie stoi na przeszkodzie, żeby CPK też wystartowało w takim konkursie, ale to będzie ze szkodą dla programu Polskich Linii Kolejowych. Pytanie, czy jest jakieś inne źródło dla CPK, czy po prostu nie będzie tych pieniędzy.

Druga rzecz jest bardziej informacyjna. Poświęciliśmy wiele posiedzeń Komisji na temat sytuacji na rynku inwestycji kolejowych i tego, że ten rynek stał przez wiele, wiele miesięcy z powodu braku środków unijnych. Poseł Cezary Grabarczyk mówił o tym, co można zrobić ponad podziałami, żeby zwiększyć środki na kolej, dlatego chciałbym poinformować, że złożyliśmy do Ministerstwa Infrastruktury projekt nowelizacji ustawy o Funduszu Kolejowym na wzór przepływów przez Krajowy Fundusz Drogowy środków europejskich, środków budżetowych, które pozwalają KFD mieć dzisiaj zadłużenie na ponad 83 mld zł, jeżeli dobrze pamiętam. Fundusz Kolejowy nie może korzystać z takiego rozwiązania. Jak ktoś pamięta lub nie, wiceminister finansów mówił, że nie ma takiej możliwości, bo fundusz jest mały. Chcemy, żeby był większy, wzorując się na takim lewarze finansowym, który jest umożliwiony w rozwiązaniach dotyczących części drogowej. W naszym przypadku nie mówimy o zadłużeniach rzędu 80 czy 90 mld zł, jak się planuje na koniec roku, jeśli chodzi o KFD, ale o 15–20 mld zł, to też sprawiłoby, że część inwestycji z listy rezerwowej KPK mogłaby pójść do realizacji. Myślę, że takie narzędzie po tylu latach byłoby dobre. Wiem, że jest koniec kadencji, ale mam nadzieję, że to narzędzie będzie mogło liczyć na wsparcie przede wszystkim ministra finansów, ale również całej Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Panie ministrze, jeśli pan chce, to proszę o ustosunkowanie się do tych szczegółowych kwestii, a jeśli nie – i jeśli panie, i panowie posłowie pozwolą – to proszę o odpowiedź na piśmie. Część pytań była bardzo szczegółowa i zdaję sobie sprawę, że nie wszystko może być w głowie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję panu przewodniczącemu za wyrozumiałość. Postaram się skomentować większość, jeśli nie wszystkie z tych pytań, gdyż staram się przygotowywać na posiedzenia Komisji, choć zakładam – może błędnie – że trzymamy się tematu.

Jeśli chodzi o kwestie związane z relacjami RPO woj. kujawsko-pomorskiego, to umiejscowienie inwestycji w KPK, skreślanie, dodawanie… Całą komunikację przekażemy panu posłowi Królowi na piśmie. Nie ma najmniejszego problemu. Jest dokładnie tak, jak państwu powiedziałem w pierwszej wypowiedzi.

Nie będę odnosił się do kwestii projektowania „szprych" CPK, bo to jest osobny program, znany, prowadzony przez innego ministra.

Mogę natomiast odnieść się do kwestii pendolino przez Bydgoszcz. Trzeba pamiętać – i to na pewno pamięta pan minister Grabarczyk – że jest coś takiego jak trwałość projektu. W projektach unijnych, jak pan minister doskonale wie, wskazuje się – w sumie nie wiem po co, ale tak zostało przesądzone przez Komisję Europejską – że określony tabor ma jeździć na określonych liniach. W związku z tym, jak trwałość projektu pendolino się skończy…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Mogę to wyjaśnić…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie, tu nie ma, co wyjaśniać. Tak po prostu jest.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

…ponieważ pan minister powiedział, że nie wie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Wiem, jakie jest uzasadnienie Komisji Europejskiej, natomiast – może będę bardziej precyzyjny – ono mnie nie przekonuje. Ono uniemożliwia realizowanie elastycznych rozkładów jazdy. Na przykład kiedy trzeba zamknąć albo ograniczyć ruch na jakiejś linii kolejowej bądź na jej odcinku, a zostało zaplanowane, że odcinek zostanie obsłużony określonym taborem, wtedy trzeba pozyskiwać zgodę Centrum Unijnych Projektów Transportowych na to, żeby ten pociąg, ta jednostka, ta sztuka pojechała inną trasą. To oznacza, że to jest takie typowe biurokratyczne narzędzie kontroli. Można by odwrócić sytuację i prosić CUPT, żeby uzyskiwał raportowanie dlaczego jest odstępstwo w projekcie unijnym na temat sposobu zgodności założonej trasy z faktycznym wykorzystaniem taboru i z ewentualną rekapitulacją. Efekt byłby dokładnie taki sam, mielibyśmy tylko większy rozstaw, ale to jest drobiazg.

Pan poseł Ardanowski mówił o Emilianowie. Nie mówiłem o Emilianowie w kontekście woj. kujawsko-pomorskiego. Natomiast zwracam uwagę – również podzielając pogląd, że to jest bardzo ważne przedsięwzięcie, które musi przejść z fazy projektowania do realizacji – że przez Sejm przechodzi ustawa, która pozwoli zamieniać tereny PKP SA z innymi jednostkami określonymi w przepisach ustawowych. Do tej pory PKP SA mogło swój teren, którym dysponuje, oddać za darmo jednostce samorządu terytorialnego pod określonymi warunkami albo go sprzedać, nie było możliwości zamiany pomiędzy jednostkami Skarbu Państwa. To zmieniamy. To powinno ułatwić przygotowania do tej inwestycji.

Pan poseł Mrówczyński mówił o liniach regionalnych, które rzeczywiście są istotne. Do tych linii regionalnych nawiązywał też pan poseł Grabarczyk. One częściowo są na liście rezerwowej. Jeśli marszałkowie podejmą decyzje o ujęciu środków w swoich programach regionalnych, to jest duża szansa, że one wejdą do realizacji, bo będziemy poszukiwali tylko udziału budżetowego do realizacji inwestycji. To byłaby duża ulga i też pewna konsekwencja, że jak się zlecało PKP PLK projektowanie określonego odcinka – bo on wpisuje się w zamierzenia i plany rozwojowe transportu kolejowego w określonym województwie – to należałoby też nie oczekiwać, że dysponując środkami unijnymi, takimi samymi jak rząd czy PKP PLK, rząd przejmie ten projekt i będzie realizował go w 100%. Konsekwencja jest raczej taka, jak pomiędzy programem operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” i Funduszami Europejskimi na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko – jak zacząłeś projektować w POIiŚ, to powinieneś to realizować w FEnIKS. Wydawałoby się, że powinniśmy się to traktować podobnie. Ta sama uwaga dotyczy linii Poznań – Wągrowiec. To jest RPO.

Można powiedzieć, że przykład wrocławski to jest taki przykład, w którym każde dobre przedsięwzięcie obróci się przeciwko tobie – bo to Ministerstwo Infrastruktury, rząd, prezes PKP PLK z zespołem, podjął decyzję o tym, że należy realizować studia węzłowe, które przygotowują ważne miejsca na mapie kolejowej do kompleksowych modernizacji. Rzeczywiście w 2019 r. zostało podpisane porozumienie, o którym wspominał pan poseł, ale nie wspomniał pan o jego zakresie. Warto to przeczytać, żeby wiedzieć. Zakres jest w § 3: „Strony wyrażają wolę, jeżeli w wyniku dokonanych analiz w ramach wstępnego studium okaże się zasadne odtworzenie infrastruktury kolejowej stacji Wrocław Świebodzki, zawarcie porozumienia szczegółowego. Będzie ono regulowało zasady finansowe i warunki współpracy na potrzeby zlecenia opracowania studium wykonalności wraz z dokumentacją projektową obejmującą swoim zakresem m. in. odbudowę stacji Wrocław Świebodzki”.

Zwracam uwagę, że studium jest opracowywane, stacja Wrocław Świebodzki jest w projekcie „Kolej plus”, została podpisana umowa o finansowanie tego przedsięwzięcia

z woj. dolnośląskim, miastem Wrocław. Zatem zakres podstawowy, kluczowy – wszyscy mówili wtedy o Świebodzkim – jest realizowany. Dodatkowo, trwają prace projektowe nad Towarową Obwodnicą Wrocławia. Mam nadzieję, że przyjdziemy również do fazy pewnych zleceń w tym zakresie, ale to się okaże w najbliższych dniach. Ocena, że czegoś nie realizujemy, jest niekoniecznie sprawiedliwa. Właśnie realizujemy. Właśnie, że to realizujemy – zgodnie z planem i kompleksowo – tak jest z całą pewnością.

Do pana posła Jońskiego jeszcze wrócę, proszę się nie martwić.

Pani poseł Sibińska, Polregio. Oczywiście, mogę zapytać o to pana prezesa. Państwo dyskutowaliście, mieliście możliwość analizowania. Zakładam, że reaguje zlecający usługi – marszałek woj. kujawsko-pomorskiego. Ma umowę, realizuje ją, realizuje swoje uprawnienia. Z całą pewnością będę namawiał pana prezesa Polregio i cały zarząd do tego, żeby realizować rozkład jazdy zgodnie z założeniami.

Natomiast mówiąc o Rzepinie, zwracam uwagę, że to jest sieć kompleksowa. My mamy nowy priorytet postawiony przez Komisję Europejską na sieć bazową, tak więc musimy dokonywać pewnych wyborów.

Łącznice być może będziemy projektować wyprzedzająco, żeby być przygotowani do kolejnych etapów i ewentualnie dodatkowych środków albo uwalniających się środków. Mamy mniejszą nadzieję na to, że środki będą się uwalniały, ale zwracam państwa uwagę, że KPK pierwotny – 66 mld zł; aktualny to jest 77 mld zł. Rząd znalazł kwoty brakujące do realizacji KPK.

Wąskie gardła. To jest kolejna rzecz… Można powiedzieć, że jak ktoś zrobi analizę, to potem ona zostanie wykorzystana przeciwko niemu, więc lepiej nie robić analiz. To PKP PLK, przygotowując się do Krajowego Programu Odbudowy, zrobiło analizę wąskich gardeł – tych, które od zawsze były w ramach sieci kolejowej, i tych, które zostały wytworzone rzeczywiście w ramach modernizacji infrastruktury, która miała na celu uzyskiwanie skrócenia podróży, odrzucania obniżenia kosztów, wycinania torów odstawczych, bocznic. Ten przykład linii nr 6, w miejscowości Sokoły, pokazuje, że zlikwidować jest bardzo prosto, a odtworzyć… Została wycięta bocznica, żeby pozyskać 20 000 zł z tytułu złomu, została utracona możliwość obsługi towarowej tej małej okolicy, którą odtworzyliśmy dużym kosztem, bo trzeba zmienić aplikacje, wstawić rozjazdy itd. To jest efekt tej polityki. Teraz te same osoby, czy część tych osób, która stała za tą polityką, bo ją realizowała czy wspierała jej realizację, mówią o wąskich gardłach. Pani poseł wymieniła trasę Poznań – Szczecin. To jest doskonały przykład. Ile tam było zlikwidowań w pierwotnym projekcie?

Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych SA Ireneusz Merchel:

Z dwudziestu miało zostać dwanaście. Osiem do likwidacji.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Osiem mijanek do likwidacji. Ile przywróciliśmy?

Prezes Zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Cztery.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Na etapie realizacji przywróciliśmy cztery. Czy to za mało o cztery, czy poprawiliśmy warunki? Można brać każdy przykład… To trzeba rozpoznać. My, oczywiście, z całą pewnością się staramy. Nie jesteśmy idealni – to znaczy ja na pewno nie jestem idealny, a pan prezes może jest – ale staramy się, żeby tych wąskich gardeł w tych projektach, które od początku przygotowujemy, nie było. Staramy się ich nie generować, a w tych projektach, które możemy zmieniać, chcemy eliminować wąskie gardła. Takie działania cały czas są podejmowane. Ich skutkiem musi być poprawa warunków ruchu.

Nie zgadzam się z panią, bo nie wiem, do czego pani poseł porównuje czasy przejazdów. Jeżeli pani porównuje czasy przejazdów w trakcie trwającej modernizacji linii Poznań – Szczecin z najlepszymi, to nie…

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Tylko ta modernizacja nigdy się nie kończy.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Czy coś się kończy czy nie – to nie jest kwestia do dyskusji. Natomiast…

Poseł Dariusz Joński (KO):

Trasa Łódź – Warszawa to wieczna modernizacja.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie wiem, czy modernizacja trasy Łódź – Warszawa się skończyła, ale pan poseł wie lepiej.

Pan poseł Grabarczyk był uprzejmy wspominać linie regionalne – to jest ta sama sytuacja.

Elektryfikacja… Myślę, że ok. 1400 km elektryfikacji…

Czy projekty są opóźnione, czy nie – będziemy to oczywiście analizować. Natomiast powiem tak, czy można uznać za opóźniony projekt warszawskiej średnicy, na którym było w pierwotnym KPK przeznaczone… Ile?

Prezes Zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

1 mld zł.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

1 mld zł. Ile kosztuje sama modernizacja Warszawy Zachodniej?

Prezes Zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

2 mld zł.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

2 mld zł. Od razu wiadomo, że w KPK 2005–2015 było przyjęte zadanie i zostały przeznaczone niewystarczające środki na jego realizację.

Takich przykładów jest całe mnóstwo. Linia nr 201. Pan poseł ją doskonale zna, ostatnio uczestniczył w wielu spotkaniach związanych z linią nr 201. Było przyjęte 800 mln zł. Czy można uznać, że na ponad 100 km linii kolejowej do modernizacji 800 mln zł to jest kwota wystarczająca, czy raczej należy uznać, że to są prace przygotowawcze? Czy ten projekt w takim razie można uznać za projekt opóźniony, czy zrealizowany zgodnie z harmonogramem? To są dylematy, na które musimy sobie wspólnie odpowiedzieć.

Chciałbym zdementować informację, że jest groźba utraty środków na projekt GSM-R. To jest bardzo trudny projekt, niezwykle skomplikowany. Mamy tam bardzo dobrą firmę Nokia Solutions, która realizuje projekt razem z partnerami, którzy ją w tym wspierają. Sam miałem przyjemność – jeśli można to tak nazwać – uczestniczyć w wielu spotkaniach na temat problemów związanych z realizacją tej inwestycji. Mam nadzieję, że one krok po kroku będą rozwiązywane.

Śródmieście. Pani poseł pozwoli… Wyczerpałem już swoje możliwości odpowiedzi na to pytanie, dostała pani odpowiedź. Nie wiem, czy PKP SA i menedżer dworca wyłonią wykonawcę, czy nie, mogę się o to zapytać. Prosiłbym, żeby państwo… Myślę, że lepiej zaadresować te pytania do PKP SA niż do mnie, będzie szybsza odpowiedź.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Dziennikarze zapytają.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Albo najlepiej niech pytają dziennikarze, jest taka metoda.

Jeśli chodzi o kwestie związane z Łodzią, to Wysoka Komisja jest na bieżąco ze wszystkimi informacjami na ten temat. Kiedy było ostatnie posiedzenie Komisji w tej sprawie? Nie tak dawno. Miesiąc temu.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Właśnie, nic się nie dzieje.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Wydaje mi się, że jednak jest inaczej, ale możemy pozostać przy…

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, to ja tylko chcę powiedzieć, że złożymy wniosek o dodatkowe posiedzenie Komisji Infrastruktury, skoro pan nie wie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Ja wiem. Natomiast nie wiem, czy pan poseł wie. Oczywiście, chętnie odpowiemy wtedy na takim specjalnym posiedzeniu Komisji…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ale to proszę powiedzieć dzisiaj, jeżeli pan ma informacje. Wracamy do Łodzi i oczekują od nas informacji. Panie ministrze, jest szansa, proszę tę szansę wykorzystać.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, to naprawdę jest forma jakiejś kpiny. Od pół roku ministerstwo obiecuje, że tarcze ruszą, tarcze nie ruszają. Mało tego, idzie pismo z PGE, czyli od waszych kolegów, że wyłączacie prąd, więc naprawdę… Chodzi o to, że część ulic w centrum miasta jest wyłączonych. Dzisiaj droga krajowa, główna krajowa miała być wyłączona w Łodzi, ale nie została, dlatego że tarcza nie ruszyła. Nie róbcie sobie żartów z trzeciego co do wielkości miasta w Polsce.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie robię sobie żadnych żartów ani z pana posła, ani z kogokolwiek, natomiast zwracam uwagę, że udzielamy informacji. Chętnie w tej sprawie – podając status dzisiejszy – odpowiem na piśmie, bo w tej chwili rzeczywiście nie wiem, czy tarcza ruszyła tydzień temu, czy nie ruszyła, bo przygotowałem się na trochę inną dyskusję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, panie ministrze, poprosimy o tę informację.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie ma najmniejszego problemu. Natomiast nic nie wiem o piśmie z PGE „od moich kolegów" – nie wiem w ogóle, co to jest za formuła – i proszę dać mi szansę na to, żebym to mógł ewentualnie sprawdzić, żebym się dowiedział…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę w takim razie o te informacje na piśmie, o których mówią posłowie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Świetnie, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę też o informacje o opóźnieniach inwestycji – o przyczynach i ich ewentualnym wytłumaczeniu.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Wytłumaczyłem, że to jest czysto publicystyczna wypowiedź, która – moim zdaniem, na tych dwóch przykładach – nie ma potwierdzenia w faktach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Przystępujemy do realizacji drugiego punktu posiedzenia Komisji – rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat realizacji rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Ile mam czasu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Powiem szczerze, że za 15 minut musimy opuścić salę, ale jak troszkę to opóźnimy, to myślę, że nic się nie stanie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dobrze. Jak pan przewodniczący słusznie zauważył 20 października 2015 r. minister infrastruktury i rozwoju zakończył proces legislacyjny publikacją rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie. Takie szersze rozporządzenie… Rozumiem, że mamy mówić o kategorii „F" przejazdów kolejowych. Taka jest intencja?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Taka była intencja strony społecznej i różnych starostów – dyskusja w obszarze najbardziej newralgicznym.

Prezes Zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Panie ministrze, tutaj jest film z Łodzi.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Proszę opublikować film z pracującej tarczy w Łodzi, to będziemy mieli jasność.

To rozporządzenie założyło, że przejazdy kategorii „A", „B" oraz „D"… Czy mam tłumaczyć różnicę między tymi literkami?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, nie trzeba.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

…mogą znajdować się wyłącznie w ciągu drogi publicznej, tym samym nie ma możliwości, aby przejazdy we wskazanych kategoriach funkcjonowały na drogach niepublicznych. Na skrzyżowaniach z drogami niepublicznymi miały zafunkcjonować i funkcjonują przejazdy kategorii „F" – takie z ograniczeniem dostępu do nich, krótko mówiąc.

Zarządca infrastruktury został zobowiązany do tego, żeby, w określonym w rozporządzeniu terminie, dostosować sieć kolejową do tych wymagań. To są wymagania czy warunki związane z poprawą bezpieczeństwa w ruchu pojazdów i pozwalające na to, żeby w perspektywie czasu, po dostosowaniu, skrócić również podróże, bo tego typu przejazdy niskiej kategorii oznaczają konieczność obniżenia prędkości, w związku z tym wpływają na podróż.

Pozostały dwie możliwości związane z pozostawieniem takich przejazdów kolejowych, czyli skrzyżowań – mówię już o tych przejazdach na skrzyżowaniach z drogami niepublicznymi – pod warunkiem dotychchczasowej kategorii, bo zdarzało się, że te skrzyżowania z drogami niepublicznymi były wyższej kategorii niż „F'. Pierwszy sposób to było przekształcenie wewnętrznej drogi niepublicznej w drogę publiczną lub też właśnie przekwalifikowanie do kategorii „F", co pociągało za sobą konieczność zawarcia umowy z PKP PLK przez ten podmiot, grupę osób, osoby, które są zainteresowane dalszym korzystaniem z przejazdu. Mowa tu o charakterze odpłatnym.

Teraz w największym skrócie – w 2015 r. przejazdów kategorii „F" na sieci kolejowej było 692, na liniach eksploatowanych 584. W 2022 r. były 962 przejazdy na sieci kolejowej, na liniach eksploatowanych – 859. Widać zatem, że ten proces przez wszystkie lata zadziałał. Ogółem jest zawarte 836 umów, 775 na liniach eksploatowanych, brakuje 76 umów.

Tak wygląda realizacja w sferze ogólnej. Natomiast rozumiem, że mam dodać coś o konkretnym przypadku…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, oddamy głos stronie społecznej. Pan się zgłaszał, proszę bardzo.

Mieszkaniec wsi Jadwiżyn Leszek Felski:

Witam pana przewodniczącego, szanowną Komisję, pana ministra.

Pojawiliśmy się tu po ostatnim spotkaniu w naszym urzędzie, które odbyło się w poniedziałek. To jest temat dwuletni. Zostaliśmy skrzywdzeni przez dwie gminy: gminę Wyrzysk i gminę Sadki. Powiem w skrócie, że zwracaliśmy się do biur poselskich z okręgu Piły i Bydgoszczy. Pan wiceprzewodniczący Król jest bardzo dobry w tym temacie. To jest jego okręg wyborczy. Pan minister Bittel też zna tę sytuację i ten temat.

Do czego zmierzam? Na początku tej sytuacji z dwóch gmin powstała komisja. Proszę państwa, mamy na to dokument, który mówi, że zostało podpisane porozumienie z PLK

w Bydgoszczy pomiędzy dwiema gminami. Chodziło konkretnie o upublicznienie dróg Skarbu Państwa nr 1101 i 1080 i przejęcie ich przez panią burmistrz Wyrzyska. Deklaracja została podpisana. Co się okazało? Termin minął, pani burmistrz wysłała informację do PLK w Bydgoszczy, że nie ma możliwości zaliczenia tych działek drogowych do gminy Wyrzysk. Co się okazało? Jedna działka była w pasie kolejowym, tzw. trójkąt widoczności, o numerze 302/34, działka nr 1101 była pani burmistrz, a działka nr 1080 Skarbu Państwa.

W tym samym terminie, choć późniejszym, dostaliśmy informację pisemną od pani burmistrz, że nie posiada takiej działki. Nie wiem, czy o tym nie wiedziała, czy to zataiła, ale mieliśmy potwierdzenie na piśmie od wojewody wielkopolskiego, że na wniosek starosty pilskiego otrzymała działkę nr 1101, a działki nr 1080 nie przejęła.

Proszę państwa, co się dalej dzieje? Przez blisko rok odbijaliśmy się od ściany, brzydko mówiąc… Pani burmistrz nawet nie chciała na ten temat rozmawiać. Nasz wójt też nabrał wody w usta. W starostwie pilskim też nic się nie działo. Zwróciliśmy się do naszych radnych w powiecie Nakło nad Notecią i zaczęliśmy tworzyć coś nowego. Pan starosta Sobol i wicestarosta pan Miłowski pomogli nam odbyć takie spotkanie. Zaprosili gości, zaprosili posłów, zaprosili urzędy marszałkowskie. Panie ministrze, okazało się, że sześć przejazdów na trasie Nakło – Jadwiżyn nie spełnia rozporządzenia ministra i dalej funkcjonują. Jest taka piękna prezentacja pana wicestarosty, która została przedstawiona na przystani w Nakle. Proszę państwa, fenomenem jest przejazd w miejscowości Ostrówek, który nie posiada żadnej drogi – do tego przejazdu jest działka kolejowa o nr 1229 – i dalej istnieje, i dalej nic się z tym nie dzieje.

Został rozebrany sprawny przejazd w miejscowości Jadwiżyn, było upublicznienie tych dwóch działek drogowych przez panią burmistrz Wyrzyska. Działka nr 1101, żeby było ciekawiej, łączy się z drogą publiczną w miejscowości Jadwiżyn. Działka Skarbu Państwa nr 1080 łączy się z działkami gminy Sadki i dalej łączy się z powiatową drogą publiczną. To jest sprawa bardzo ciekawa w tym przypadku.

Chciałbym prosić szanowną Komisję – i pana ministra, któremu temat jest znany – o pomoc w rozwiązaniu tej kwestii. Nie ukrywam, że miałem okazję zamienić parę słów w Nakle nad Notecią z panem ministrem Adamczykiem – dzięki dwóm radnym z PiS-u, którzy dość mocno zaangażowali się w temat. Było takie pięć minut i słowa pana ministra… Myślałem, że szybciej zadziała, obiecał, powiedział, że pomoże odtworzyć ten przejazd.

Proszę państwa, po naszych naciskach nasz wójt z trudnością zaczyna przejmować działkę drogową z Wielkopolski i ze Skarbu Państwa. Z Wielkopolski – żeby odtworzyć przejazd w miejscowości Jadwiżyn, bo to jest chyba jedyna taka sytuacja w Polsce. Chce mieć zielone światło. Zastępca dyrektora, pan Tomasz Kaźmierczak, oświadczył w poniedziałek, że odtworzenie takiego przyjazdu to koszt w granicach 2–2,5 mln zł, ok. 2 mln 300 tys. zł. Nie wiem, czy to są takie duże pieniądze, ale to był sprawny przejazd kategorii „C”. Teraz gminy stoją na rozdrożu, czy to upubliczniać. Pisma już poszły. Gmina Wyrzysk za darmo przekazuje działkę nr 1101 do Sadek, są złożone dokumenty na przekazanie drugiej działki.

Mam pytanie do pana ministra, jakie są szanse, żeby odtworzyć ten przejazd, panie ministrze? I dlaczego tak to się dzieje, że rozporządzenie ministra nie działa? Czy my jesteśmy gorsi od tych, co mają przejazd? My jesteśmy rolnikami, z tego przyjazdu korzysta 16 rolników. Nie da się wdrożyć kategorii „F”, choć od początku nam się ją wmusza, wciska.

Co jest najciekawszą sytuacją, proszę państwa? Przejazd w Ostrówku, który nie spełnia rozporządzenia ministra, który nie ma działek drogowych publicznych, który nie jest połączony, Ostrówek z Jadwiżynem, drogą publiczną, a istnieje – tak się u nas dzieje. Przejeżdżając w lewo w kierunku Jadwiżyna, po prawej stronie jest teren prywatny byłego pana senatora. To tyle.

Druga sytuacja. Żeby dojechać do zamkniętego przejazdu w Jadwiżynie, musimy się cofać przez całą wieś, żeby było ciekawiej, jedziemy wzdłuż torów pasem kolejowym 2,5 m, na pasie jest transformator, słupy energetyczne. To jest ciekawa sytuacja.

Po naszej współpracy z panem starostą, wicestarostą… Powtarzam, że to są urzędnicy, którzy naprawdę dopingują… Pan wicestarosta przeprasza, bo dzisiaj miał być

z nami. Chylę czoła w kierunku pani poseł Kozłowskiej i pana przewodniczącego. Po naszej interwencji i prośbie o pomoc nie musieliśmy długo czekać. Mamy prośbę, żeby tym tematem zachęcić szanowną Komisję i pana ministra do tego, żeby pomóc nam w odtworzeniu tego przejazdu. Czy musi być to nowe obwarowanie – o którym powiedział w poniedziałek pan dyrektor w Urzędzie Gminy Sadki – że przejazd od przejazdu musi być w odległości 3 km, muszą być nowe warunki zabudowy itp.?

Zwracam uwagę, że to wszystko nie było zrobione fair. Przejazd był w 100% sprawny, były drogi – mamy to na piśmie. Zatajenie informacji przez osobę publiczną, jaką jest pani burmistrz, przymknięcie oczu przez naszego wójta, czym zainteresowały się media... My nie ukrywamy, że będziemy walczyć, bo jesteśmy pozbawieni dojazdu publicznego do naszej własności, ryzykujemy, to jest niebezpieczne. Mam pytanie do pana ministra, to pytanie miałem też do pana dyrektora… Panie ministrze, kto odpowiada, jak coś się stanie na tym pasie kolejowym, na przykład pęknie lina, coś się przewróci, przecież dzieją się różne rzeczy.

Dziękuję. Prosiłbym szanowną Komisję i pana ministra o pomoc w odtworzeniu tego przejazdu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Mieszkaniec wsi Jadwiżyn Leszek Felski:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Sytuacja i przypadek omawiany na tym posiedzeniu Komisji ma charakter jednostkowy, niemniej podejrzewam, że w skali kraju może być więcej tego typu sytuacji. Zatem prosiłbym pana ministra o ustosunkowanie się do tej wypowiedzi i, być może, rozważenie – jeśli są jakieś przeciwwskazania prawne – zmiany tego rozporządzenia w tym aspekcie, aby była większa elastyczność. Ale zanim udzielę panu głosu, to jeszcze pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Szanowny panie ministrze, jak już jesteśmy przy skrzyżowaniu infrastruktury drogowej z kolejową, to zapytam o dwie rzeczy.

Po pierwsze, kiedy w Łodzi powstaną wiadukty na ul. Malowniczej, Transmisyjnej i Gajcego? To pytanie, jako posłowie łódzcy, składaliśmy już dwa lata temu, podpisywaliśmy tę interpelację z panem przewodniczącym Grabarczykiem. Zresztą to już jest temat, który wraca i wraca, i ciągle nie ma rozstrzygnięcia. Prosiłabym bardzo – i pana prezesa też – o informację, co się dzieje z tymi wiaduktami. Dlatego że największy wjazd na autostradę A1 z Łodzi jest zakorkowany przez ciąg aut stojących do przejazdu i czekających na otworzenie szlabanu. Czasami czeka się tam 40 minut. Mieszkańcy Andrzejowa, czy tych okolic, które są za torami przy ul. Malowniczej… Czasami nie może dojechać karetka. To jest bardzo ważny temat, żeby sprawa tych wiaduktów posunęła się do przodu, a to wszystko stoi. Cały czas miasto zwala na kolej, kolej zwala na miasto i nie robimy właściwie żadnego postępu. To jest raz.

Druga rzecz. Wiadukty, które są w małych gminach, które nie mają dużego dochodu, często te gminy mają po 3 tys. mieszkańców. Stare wiadukty z lat 70. nad tzw. CMK. Pan minister dwa lata temu odpowiadał mi na interpelację w sprawie wiaduktu w Libiszowie -Kolonii i w gminie Poświętne. Chcę tylko powiedzieć, że sytuacja jest taka, że pociągi jeżdżą, a gminy z tego nie korzystają, nie mają tam żadnych przystanków, ta infrastruktura przelatuje przez ich teren. Wiadukty się sypią. Gmina ma 3 tys. mieszkańców, a lotny pan wojewoda – który kiedyś był wojewodą łódzkim, teraz jest warszawskim, nie wiadomo jeszcze, jakim będzie – wlepia małej gminie Poświętne 60 tys. zł kary za to, że nie ma z czego wyremontować tego wiaduktu. Cały roczny budżet gminy by na to nie starczył, a nawet budżet pięcioletni. Powraca zatem pytanie, czy będzie jakiś program wsparcia dla małych gmin, przez które przechodzi tego typu infrastruktura, i w których sypią się wiadukty, bo same gminy tego po prostu nie udźwigną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, pan burmistrz.

Burmistrz Kcyni Marek Szaruga:

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam tylko jedno pytanie. Wrócę tylko do pierwszego punktu, bo po to w zasadzie przyjechałem.

W tej chwili jest realizowany projekt rewitalizacji kolejowego ciągu komunikacyjnego linii nr 356 na odcinku granica województwa – Kcynia wraz z budową mijanki na odcinku Kcynia – Nakło na linii kolejowej nr 281. Gmina Kcynia graniczy z woj. kujawsko-pomorskim, linia nr 356 łączy się z miastem Poznań. Planujemy w ten sposób, żeby Kcynię albo Bydgoszcz połączyć z Poznaniem linią Bydgoszcz – Nakło – Kcynia – Poznań. Moje pytanie jest następujące… W tej chwili jest realizowany projekt, a co będzie z realizacją inwestycji?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Już wcześniej zadawałem tożsame pytanie odnośnie Kcyni – Bydgoszczy.

Panie ministrze, na tym wyczerpaliśmy serię pytań, proszę o ustosunkowanie się.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. To powtórzę: projekt RPO powinien mieć swoją kontynuację w RPO. W związku z tym, dobrze byłoby, żeby znalazł się w programie operacyjnym województwa na tę perspektywę, którą teraz będziemy realizowali. W związku z tym wtedy może być przekwalifikowany z rezerwy na podstawę, bo będziemy poszukiwać wkładu własnego. Natomiast jak województwo uznaje, że nie będzie realizować projektów, których przygotowanie zleciło, to będziemy poszukiwać innych rozwiązań, ale w tej chwili nie mamy ich przygotowanych.

Jeśli chodzi o ten konkretny przypadek, to, z punktu widzenia tej sprawy… Moim zdaniem ona zaczęła się w 2017 r., bo wtedy odbyły się pierwsze spotkania w tym zakresie. One miały taki swój wymiar, że w konsekwencji tych spotkań PLK wstrzymała się z czynnościami związanymi z przekwalifikowaniem tego przejazdu kolejowego. Krótko mówiąc, z jego likwidacją w warunkach, jeśliby nie zostały spełnione wymagania z rozporządzenia. Trwała dyskusja. Nie odnoszę się do tego, co zrobił burmistrz, co zrobił wójt, co zrobił marszałek, co zrobił prezydent albo czego nie zrobił, bo to też jest rola państwa posłów, żeby zapytać, dlaczego tak się stało. Jedyne, co możemy zadeklarować, to, że jeżeli zostaną stworzone warunki do odtworzenia tego przejazdu kolejowego, to on zostanie odtworzony, ale na warunkach rozporządzenia, które funkcjonuje – czyli albo jest droga publiczna i mamy wtedy przejazd określonej kategorii albo jest przejazd kategorii „F” z umową i z koniecznościami wynikającymi z tytułu tej umowy.

Czy chcielibyśmy to uelastyczniać? Takich intensywnie podnoszonych przypadków rzeczywiście nie jest wiele w stosunku do liczby przejazdów kolejowych realizowanych w ramach tego rozporządzenia, bo zarządca infrastruktury wszędzie tam, gdzie mógł się porozumieć i znalazł podmioty do porozumienia, to się porozumiał. W związku z tym nie bez powodu podałem liczbę przejazdów kategorii „F” i liczbę związaną z brakiem umów. To oznacza, że na 962 przejazdy jest podpisanych 836 umów na użytkowanie, czyli brakuje 76 umów. To jest pewien kłopot. Statystycznie rzecz ujmując, to nie jest wielka liczba. Natomiast mówiłem też o celu tego rozporządzenia i to też musimy brać pod uwagę.

Co do pytania pani poseł Gill-Piątek, to oczywiście jest tak, że program wiaduktowy, który jest realizowany w ramach bieżącej perspektywy, to jest 360 mln zł. W przyszłym programie, jak się szczęśliwie uda przyjąć KPK, to będzie 800 mln zł. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby miasto Łódź zechciało uczestniczyć w realizacji inwestycji drogowej. Rozumiem, że z jednej strony możemy kochać kolej, a z drugiej strony możemy od niej wymagać, że jak jest przejazd kolejowo-drogowy, to zawsze kolej musi w niego zainwestować. Nie, to trzeba zrealizować wspólnie, to ustalić. To miasto Łódź, zarządca drogi, ktokolwiek, a nie tylko kolej, bo pani poseł pytała mnie o kwestię kolejową.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Tyle lat już trwają negocjacje.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie znam procesu negocjacji akurat w tej sprawie. Przyznaję się.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Chyba pan minister powinien znać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, naprawdę… Zawsze widzę wszystkich, kto się zgłasza do głosu, i zaraz udzielę dwóch ostatnich głosów, bo już nam się kończy najem sali, że tak to nazwę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Oczywiście, podzielam pogląd, że powinienem znać wszystkie procesy negocjacyjne w Polsce. Jestem pewien, że to tak działa. Ale jeśli zostałoby zgłoszone, że jest potrzeba, żeby tego typu zagadnienie omówić na posiedzeniu Komisji, to, oczywiście, znałbym proces negocjacyjny. Natomiast po to są również inne instrumenty, żeby się tego dowiedzieć. Przecież odpowiadam państwu zawsze na wszystkie zapytania – albo od razu, albo pisemnie. Jak potrzebuję więcej czasu, to grzecznie proszę o prolongatę, dostajecie państwo informacje. Zatem komentarz, że powinienem znać szczegółową dyskusję – na pewno ważną z punktu widzenia mieszkańców, których pani poseł reprezentuje lub chce reprezentować – na spotkaniu w sprawie rozporządzenia, gdzie jest informacja, że będziemy mówić raczej o przejazdach kategorii „F", no to sorry, to jest trochę inny temat.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ważny, ale inny.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli chodzi o te przejazdy, wiadukty nad liniami, z których nie można skorzystać, to też zwracam uwagę, że w ramach różnych programów rządowych – rządowych inwestycji lokalnych, strategicznych – samorządy miały możliwość dokonania pewnego wyboru. Były takie samorządy, które wskazywały, że remont takich wiaduktów jest ważny, bo doceniają rolę transportu kolejowego w swojej polityce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Ostatni głos zabierze strona społeczna – pan, a następnie pani marszałek – i będziemy musieli zamykać posiedzenie Komisji.

Mieszkaniec wsi Jadwiżyn Leszek Felski:

Panie ministrze, chciałbym konkretnej odpowiedzi. Wiem, że muszą być upublicznione przez gminę Sadki te dwie działki drogowe. Czy – tak jak wskazał pan dyrektor Kaźmierski w poniedziałek – trzeba pisać do pana ministra o odstępstwo na odtworzenie tego samego przejazdu, żeby tych 16 rolników mogą przyjechać? To jest jedno pytanie.

I pytanie do pana, jak działa to rozporządzenie, jeśli na odcinku 20 km od Nakła do Jadwiżyna sześć przejazdów nie spełnia… W kierunku Osieka nad Notecią następny przejazd w ogóle nie ma drogi i działa. Jak tą miarą można mierzyć rozporządzenie? Proszę państwa, niech państwo sobie resztę dopowiedzą, co tu się dzieje. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze, krótko.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Krótko. Jeśli będzie potrzebne odstępstwo, to je wydany, natomiast kluczowe jest uzyskanie statusu drogi publicznej. Znajdziemy rozsądne rozwiązanie. Nie po to PLK w 2017 r. prosiło, żeby podjąć pewne działania związane z dostosowaniem się do przepisów prawa,

żeby teraz na końcu powiedzieć, że zmieniliśmy zdanie. Nie zmieniliśmy zdania. To jest pierwsza rzecz.

Jeśli chodzi o te inne przyjazdy, to trzeba byłoby każdy przeczesać punkt po punkcie, jaka jest jego sytuacja – może trwają tam rozmowy z jakimiś podmiotami i widać, że one się skończą sukcesem, i dlatego. Jak nie, to będą pewnie uporządkowane w taki sam sposób jak ten. To jest proces. To nie jest tak, że jednego dnia wchodzi rozporządzenia, a drugiego dnia mamy pełną zgodność. Dlatego są te okresy przejściowe, dlatego też czasami one są przekraczane, bo jak się toczy dyskusja i widać, że ona może zakończyć się pozytywnie, wyważając różne interesy, to po co to przerywać. To jest doskonała praktyka.

Czy to już wszystkie pytania?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, jeszcze pani marszałek chciałaby powiedzieć dwa słowa.

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

Tak. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, chciałabym jeszcze wrócić do tej linii nr 356, o którą…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Kcynia.

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

…pytał pan burmistrz. Rzeczywiście, dokumentacja jest robiona z regionalnego programu operacyjnego, natomiast wykonuje ją PLK. Moje pytanie brzmi, czy PLK dalej, mimo wszystko, będzie chciało ją zrealizować. To jedno.

Natomiast drugie pytanie… Mamy 18 uwag do projektu „Krajowego programu kolejowego", z racji krótkiego czasu nie chciałabym wymieniać ich wszystkich, bo jest tam wiele rzeczy, które są ważne, chociażby linia nr 27 – elektryfikacja, linia nr 245 – Aleksandrów…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani marszałek, przepraszam, jesteśmy już w innym temacie.

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

Tak, wiem. Moje pytanie brzmi, czy dostaniemy odpowiedź na piśmie na nasze uwagi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli państwo sformują zapytanie, to pan minister z całą pewnością odpowie. Prawda, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak jest, panie przewodniczący. Zawsze odpowiadamy na wszystkie uwagi, szczególnie zgłoszone w procesie konsultacji. W procesie konsultacji będzie sporządzony raport. Odpowiemy na wszystkie pytania – na ponad dwa tysiące uwag.

Natomiast nie wiem, o co pyta pani marszałek. Czy pani marszałek pyta, czy projekt zostanie zrealizowany do końca, zgodnie z umową z marszałkiem…

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

Nie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

…bo go realizuje PLK. PLK go realizuje, bo jest beneficjentem środków, które udzielił pan marszałek i zarząd województwa.

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

Zgadza się.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeżeli PLK będzie beneficjentem środków, których udzieli pan marszałek i zarząd województwa, na realizację tej inwestycji, to ją będzie realizować. Piłka jest po stronie Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

Nie, żeby można było to zrealizować, to najpierw trzeba złożyć wniosek. Pytam, czy w ogóle będziecie chcieli realizować tę inwestycję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest na liście rezerwowej.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Ten projekt jest na liście rezerwowej w KPK. Pytam, czy w programie operacyjnym woj. kujawsko-pomorskiego są przeznaczone środki na kolej – na inwestycje kolejowe?

Członek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego Aneta Jędrzejewska:

Nie, nie ma.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

To jaki mamy złożyć wniosek i o co?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani marszałek, na tym etapie sprawa wygląda jednoznacznie. Myślę, że zarząd województwa ponownie powinien się zebrać i zabezpieczyć środki, żeby zrealizować tę inwestycję. Osobiście zobowiązuję się, że będę rozmawiał na ten temat z marszałkiem Całbeckim, trzymając za słowo pana ministra, że jeśli te środki będą zabezpieczone, to inwestycja zostanie zrealizowana.

Na tym zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo szanownej Wysokiej Komisji.